VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 27)
z dnia 9 czerwca 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 27)

9 czerwca 2016 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Grzegorza Schreibera (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– rządowy dokument „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2015 r." (druk nr 493).

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury i budownictwa wraz ze współpracownikami, **Paweł Długołęcki** główny specjalista w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji, **Konrad Romik** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Jacek Zaremba** główny specjalista w Najwyższej Izbie Kontroli, **Katarzyna Kwiecień** naczelnik Wydziału Analiz i Kontroli Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Marcin Flieger** dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego, **Rafał Kozłowski** dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, **Ryszard Ociesa** szef Wydziału Centralnej Rejestracji Pojazdów SZ i Ubezpieczeń Komunikacyjnych w Szefostwie Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, **Arkadiusz Gajewski** specjalista w Komendzie Głównej Żandarmerii Wojskowej, **Marcin Ślęzak** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego wraz ze współpracownikami, **Piotr Sarnecki** dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego, **Piotr Mikiel** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce oraz **Włodzimierz Zientarski** prezes Stowarzyszenia Kierowca.pl.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Teodozja Nojszewska -Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Witam serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Stwierdzam kworum. Witam panie i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Witam serdecznie pana Andrzeja Adamczyka, ministra infrastruktury i budownictwa. Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie rządowego dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2015 r." (druk nr 493). Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu uznam, że przyjęliśmy porządek obrad. Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy porządek obrad. Będzie mi jak zwykle bardzo miło gościć pana ministra na naszym posiedzeniu, tym bardziej, że dzisiaj mogę poprosić pana ministra o zabranie głosu i przedstawienie wstępu, jak rozumiem. Następnie współpracownicy pana ministra ewentualnie rozwiną zagadnienie i będą służyli nam odpowiedziami. Panie ministrze, zapraszam.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, Wysoka Komisjo. Otóż za chwilę zostanie zaprezentowany państwu materiał dotyczący stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2015 r. Jest to coroczne sprawozdanie i mamy w pamięci debaty z poprzednich lat nad przedkładanym dokumentem. Uważam, że ważne jest to, aby każdorazowo konkluzje i wnioski z tych debat powodowały, że informacje a przede wszystkim działania związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym były bardziej zdecydowane. Wskazujemy na problemy, jakie występują na polskich drogach, na niwelowanie których należy zwrócić szczególną uwagę, bo przecież naszym celem jest, oczywiście jest to wielki optymizm, ale jednak żeby już nikt nie zginął na polskich drogach.

Żeby na polskich drogach nie dochodziło do tragicznych zdarzeń, które przypłacane są często życiem, a bardzo często ciężkimi obrażeniami ciała ich uczestników.

Jeszcze raz mówię bardzo optymistyczne, ktoś powie nawet utopijne cele, niemniej jednak warto je realizować, bo im większe zaangażowanie, im większa determinacja, tym redukcja najgorszych, tragicznych zdarzeń jest zdecydowanie skuteczniejsza. Osiągnięcie przez Polskę zakładanych celów redukcji do 2020 r. liczby zabitych na polskich drogach o co najmniej 50%, a liczby ciężko rannych o 40% w stosunku do 2010 r. wymaga bardzo zdecydowanych, zdynamizowanych działań w poszczególnych obszarach bezpieczeństwa ruchu drogowego, a jest ich wiele. O tym na pewno będzie dzisiaj mówione w czasie debaty i kolejnych dyskusji związanych chociażby z prezentowanymi projektami ustaw. Zmiany, które naszym zdaniem będą miały wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym są bardzo liczne.

Po raz pierwszy w sprawozdaniu proponujemy rekomendacje na przyszłość. Nie tylko omawiamy to, co działo się w przeszłości, ale zawarliśmy rekomendacje na przyszłość. Ta decyzja jest pochodną dotychczasowych doświadczeń Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a także wniosków z raportów szeregu innych instytucji opisujących stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w ostatnich latach. Naszym celem jest pokazanie państwu aktualnego stanu bezpieczeństwa na polskich drogach, ale przede wszystkim zwrócenie państwu uwagi na ogrom pracy jaki stoi przed nami wszystkimi. Przed parlamentarzystami, urzędnikami, funkcjonariuszami – wszystkimi, od których działań i determinacji zależy stan bezpieczeństwa na polskich drogach i to, czy skala tych tragicznych zjawisk, wypadków i kolizji drogowych będzie ulegała zmniejszeniu, będzie utrzymywała się na dotychczasowym poziomie czy będzie niestety rosnąć. Mam nadzieję, że pierwszy wariant będzie efektem naszych wspólnych przedsięwzięć. Jeszcze raz zwracam się do posłów, parlamentarzystów, do wszystkich tych, którzy instytucjonalnie czy wręcz społecznie zajmują się tą problematyką.

Jeżeli państwo pozwolicie, to w tej części poproszę pana dyrektora Konrada Romika o przedstawienie szczegółów sprawozdania, a jestem przekonany, że później w czasie debaty i omawiania sprawozdania padnie wiele bardzo ważkich i przede wszystkim wartych zastosowania propozycji i konkluzji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Poprosimy o uzupełniającą informację pana dyrektora Konrada Romika. Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Konrad Romik:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie i panowie posłowie, Wysoka Komisjo, pozwolę sobie w syntetyczny sposób przedstawić raport „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2015 r.". Zanim jednak dojdę do meritum, chciałbym państwu przekazać informację, że w procedowaniu dokumentu zachowane zostały wszelkie terminy, które wynikają z ustawy – Prawo o ruchu drogowym, czyli w br. w dniu 30 marca sprawozdanie zostało przyjęte przez KRBRD i przekazane do Stałego Komitetu Rady Ministrów w dniu 31 marca. Sprawozdanie zostało przyjęte przez Stały Komitet Rady Ministrów w dniu 13 kwietnia, następnie w dniu 22 kwietnia przez Radę Ministrów i przekazane do Sejmu i Senatu oraz Prezydenta RP przy zachowaniu terminów.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o kwestię zawartości raportu, którą będę za chwilę państwu prezentował, raport zawiera najważniejsze charakterystyki zdarzeń drogowych, ocenę sytuacji na poziomie całego kraju oraz w poszczególnych województwach. Ponadto w sprawozdaniu przedstawiliśmy stan realizacji w ubiegłym roku Programu Realizacyjnego 2015-2016 oraz informację o najważniejszych działaniach podjętych dodatkowo na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego przez członków KRBRD w roku ubiegłym, które nie były ujęte w samym Programie Realizacyjnym Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Jako uzupełnienie przedstawiono także informację z monitoringu zachowań uczestników ruchu drogowego prowadzonego na zlecenie sekretariatu oraz najważniejsze dane z pozostałych analiz w zakresie bezpieczeństwa

ruchu drogowego przeprowadzonych na zlecenie sekretariatu w roku ubiegłym, w tym w szczególności informacje o kosztach zdarzeń drogowych.

Po raz pierwszy, jak powiedział pan minister, w raporcie zawarta została rekomendacja na przyszłość w poszczególnych obszarach tematycznych, jak również w poszczególnych zadaniach. Przedstawione rekomendacje oparto o wyniki badań ewaluacyjnych rozesłanych do członków KRBRD, jak również wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ekspertów z zakresu ruchu drogowego na przełomie 2015/2016. Zawarto także rekomendacje z dotychczasowych doświadczeń Sekretariatu KRBRD oraz wnioski z raportów szeregu innych instytucji opisujących stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w ostatnich latach. Warto podkreślić dwie instytucje, czyli Bank Światowy oraz Najwyższą Izbę Kontroli.

Przechodząc do merytorycznego zakresu sprawozdania, chciałbym najpierw poruszyć kwestię sytuacji Polski na tle Unii Europejskiej w 2015 r. Jednocześnie chciałbym państwa poinformować, że szczegółowe dane dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej UE zostały przedstawione przez komisarz ds. transportu, panią Violetę Bulc w dniu 31 marca, dlatego też w raporcie zaprezentowano uzyskane wstępne dane, które pozyskaliśmy jako Sekretariat KRBRD od partnerów z innych krajów członkowskich UE. Współpraca między nami również została zintensyfikowana. Dzięki dobrej współpracy z innymi partnerami, odpowiednikami Sekretariatu KRBRD w innych krajach członkowskich, również poprzez takie gremium, jak Grupa Robocza Wysokiego Szczebla Komisji Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, było możliwie przedstawienie państwu w raporcie sytuacji Polski na tle UE w 2015 r.

Zaprezentowany slajd, jak państwo widzicie, przedstawia sytuację Polski na tle UE. W porównaniu z 2014 r. wielkość wskaźnika demograficznego określonego liczbą zabitych na 100 tys. mieszkańców uległa zmniejszeniu i wynosi obecnie 7,7. Tym samym Polska w rankingu bezpieczeństwa ruchu drogowego na tle UE awansowała o jedną pozycję i obecnie wyprzedza Chorwację, Litwę, Bułgarię, Łotwę i Rumunię. Należy podkreślić, że w 2013 r. wyprzedzaliśmy tylko i wyłącznie Rumunię. W tej chwili sytuacja Polski wygląda następująco – jesteśmy szóstym krajem pod względem stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej UE. Pomimo trendu spadkowego jeżeli chodzi o liczbę osób zabitych i rannych oraz w ogóle statystyk bezpieczeństwa w ruchu drogowym w 2015 r., mimo wszystko sytuacja nadal stawia Polskę w grupie krajów charakteryzujących się wyższym od średniego w Europie poziomem zagrożenia w ruchu drogowym, a przypomnę, że w 2015 r. średnia wartość stanu bezpieczeństwa w Europie wynosiła 5,1 zabitych na 100 tys. mieszkańców lub ewentualnie, jeżeli liczymy to w kategorii na milion mieszkańców, statystyka wynosi obecnie 51,5 ofiary śmiertelnej w wypadkach drogowych i to jest średnia europejska. Natomiast jeżeli chodzi o Polskę, jest to w liczbie zabitych na milion mieszkańców 77 osób.

Aby tak naprawdę nadać perspektywy czasowej zaprezentowanym wcześniej danym, które widzieliście państwo przed chwilą wyświetlone na slajdzie, przedstawiamy również postępy w zakresie redukcji liczby zabitych na 100 tys. mieszkańców w krajach UE w perspektywie od 2006 r., czyli na przestrzeni ostatnich 10 lat. Jak widać na wykresie, Polska z 44-procentowym spadkiem znajduję się ponad średnią unijną. Przypomnijmy, jest to okres 10-letni, który pokazuje nam progres, jeżeli chodzi o liczbę osób zabitych na 100 tys. mieszkańców w długookresowym trendzie.

Proszę państwa, jak przedstawia się zatem stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2015 r.? W ubiegłym roku doszło do spadku liczby wypadków o blisko 6%, liczby zabitych o ponad 8% oraz zmniejszenie liczby rannych i ciężko rannych. Odnotowano natomiast prawie 4% wzrost liczby kolizji. Przypomnę, że zgodnie z prawem nie ma obowiązku informowania o kolizjach organów nadzoru nad ruchem drogowym, w tym Policji, więc są to oczywiście dane pochodzące z Komendy Głównej Policji, ale ze zgłoszeń.

Jak wygląda obecnie realizacja długoterminowych celów NPBRD? Istotnym jest, żeby dane zaprezentowane na poprzednim slajdzie odnieść do planu strategicznego, więc pozwoliliśmy sobie przygotować państwu nałożenie danych, o których była mowa przed chwilą, na cele długookresowe. Celem pośrednim na 2015 r. było nieprzekroczenie

liczby 2794 osób zabitych na polskich drogach. Osiągnięta w 2015 r. liczba 2938 zabitych wykazuje odchylenie od planu celu końcowego NPBRD o ok. 5%. Niestety jeszcze większe odchylenie notujemy natomiast w zakresie osób ciężko rannych. Przypomnę, celem postawionym w NRBRD jest, aby liczba osób ciężko rannych w 2020 r. nie przekroczyła liczby 6900 osób ciężko rannych. Jak widać na wykresie, w 2015 r. mamy nadal 20% odchylenie od głównego celu.

W podziale na rodzaje wypadków, najechanie ma pieszego skutkowało największą liczbą ofiar śmiertelnych. W wypadkach tego rodzaju zginęło 906 osób. Jak widać z przedstawionego wykresu, zderzenia czołowe i boczne również pociągnęły za sobą wiele ofiar śmiertelnych, odpowiednio 511 i 548 osób. Ponad 400 osób zginęło w wyniku najechania na drzewo. Jeśli chodzi o ofiary wypadków drogowych w ubiegłym roku, to ponad 900 ofiar śmiertelnych stanowili piesi, blisko 1500 zabitych kierowało pojazdami, śmierć poniosło ponad 530 pasażerów środku transportu. Pozostałe kolumny na wykresie reprezentują liczbę rannych w wypadkach w podziale na rodzaje uczestników ruchu, w tym widzicie państwo również dane dotyczące rannych.

W odniesieniu do sprawców wypadków drogowych w stosunku do lat poprzednich proporcje zasadniczo nie uległy zmianie. Znakomitą większość wypadków niestety stanowiły te, w których sprawcami są kierujący pojazdami. W 2015 r. było 27 307 takich wypadków, zginęło w nich 2100. Piesi spowodowali natomiast 2619 wypadków, w których zginęło 450 osób. Należy zwrócić uwagę, że niekoniecznie piesi byli ofiarami tych wypadków. Pieszy może być również sprawcą, przeżyć wypadek, a ofiarą śmiertelną może zostać kierujący pojazdem. Podobnie jak w roku ubiegłym, najwięcej jest ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych spowodowanych przez kierujących pojazdami, tj. 750.

Jeżeli chodzi o wypadki drogowe w 2015 r. według okoliczności, czyli zachowania się kierujących i uczestników ruchu drogowego, nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu oraz nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego również przyczyniło się do znacznej liczby ofiar śmiertelnych, niemniej jednak są to liczby kilkukrotnie mniejsze niż w przypadku przekroczenia dozwolonej prędkości. Jeśli chodzi o kategorię ofiar śmiertelnych wypadków drogowych według okoliczności, zgodnie ze statystykami policyjnymi ponad 200 osób zostało zabitych właśnie w wypadkach tego rodzaju. Istotnymi problemami są także stanie, leżenie na jezdni oraz chodzenie nieprawidłową stroną drogi. Jeśli chodzi o rozkład miesięczny wypadków drogowych w skali roku i ich skutków, najbardziej niekorzystna sytuacja ma miejsce w trzecim i czwartym kwartale roku. Na początku roku wypadków oraz ofiar śmiertelnych jest z reguły znacznie mniej.

Proszę państwa, w 2014 r. również przy pomocy Sekretariatu KRBRD wznowiony został ogólnopolski monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego. Monitoring objął pomiary prędkości pojazdów, w tym określenie udziału pojazdów poruszających się w tzw. odstępach niebezpiecznych, poziom stosowania pasów bezpieczeństwa, urządzeń zabezpieczających dzieci, kasków ochronnych oraz stopień korzystania z telefonów komórkowych w trakcie kierowania pojazdem. Badania prędkości pojazdów w 2015 r. prowadzono w dwóch sesjach pomiarowych, wiosennej i jesiennej, w odniesieniu do przekroczeń dopuszczalnej prędkości pojazdów. Na podstawie przeprowadzonych badań można stwierdzić, że w 2015 r. kierowcy jadący samochodami w Polsce przekraczali dopuszczalne limity prędkości wiosną w prawie 67% przypadków, natomiast jesienią w prawie 57% przypadków.

Jeżeli w ogóle chodzi o kwestię przekroczeń prędkości w kategoriach dróg, to kształtowały się one następująco: na autostradach z limitem do 140 km/h mamy statystykę wiosenną i jesienną, przy czym znaczna część przekraczających jest również w okresie jesiennym – 62%; na drogach ekspresowych z limitem 120 km/h także mamy wskaźniki dotyczące przekroczeń, wiosną jest to 56%; najwyższy wskaźnik jest na drogach poza obszarem zabudowanym z limitem do 90 km/h oraz na drogach na obszarze zabudowanym z limitem do 50 km/h w dzień i również w nocy przy założeniu 60 km/h zawartych w prawie.

Proszę państwa, wśród pozostałych obszarów w zeszłym roku warto zwrócić uwagę na stały poziom stosowania urządzeń zabezpieczających dzieci. Jest to dosyć wysoki wskaźnik ponad 90%. Dodatkowo każdego roku wzrasta odsetek osób stosujących pasy

bezpieczeństwa w samochodach osobowych, dostawczych i ciężarowych. Przy uwzględnieniu czynnika wagowego w samochodach osobowych zanotowano wzrost stosowania pasów o 1% w stosunku do pomiarów z 2014 r. i o 17% w stosunku do pomiarów z 2008 r. Istotne jest stosowanie urządzeń zabezpieczających dzieci, podobnie jak pasów. Stosowanie takich urządzeń wzrasta wraz z kategorią drogi.

Podobnie jak w roku ubiegłym, przeprowadzono również badania stosowania kasków ochronnych i używania telefonów komórkowych. Jak widać z danych zaprezentowanych na slajdzie, kaski stosują niemal wszyscy motocykliści i motorowerzyści, którzy są do tego oczywiście zobligowani przepisami prawa. Wskaźnik korzystania z telefonów komórkowych przez kierujących samochodami osobowymi w 2015 r. wyniósł natomiast 3,1%, jest to spadek o 1% w porównaniu do roku poprzedniego.

Jednocześnie przeprowadzono na zlecenie Sekretariatu KRBRD oszacowanie kosztów wypadków drogowych. W 2014 r., bo ten rok bazowy był analizowany, koszty wszystkich zdarzeń drogowych w Polsce oszacowano na poziomie 48,6 mld zł, w tym koszty wypadków drogowych na poziomie prawie 35 mld zł, a koszty kolizji wyniosły 13,8 mld zł. Łączne koszty wszystkich zdarzeń drogowych w 2014 r. w Polsce stanowiły 2,81% PKB.

Przejdę teraz do sytuacji w poszczególnych województwach. Na przedstawionej mapce wyraźnie widać obszary o największych zagrożeniach oraz regiony najbezpieczniejsze. W odniesieniu do liczby mieszkańców danego województwa niechlubnie przodują niestety województwa wschodniej Polski ze wskaźnikiem liczby zabitych na 100 tys. mieszkańców wynoszącym nawet 17 osób. Tymczasem w najbezpieczniejszych regionach w ubiegłym roku, tj. w województwie małopolskim, wskaźnik ten wynosił 5 osób zabitych. Natomiast w kategorii wypadków spowodowanych nadmierną prędkością po raz kolejny najmniej bezpiecznie było w województwie warmińsko-mazurskim, w którym ponad 31% wypadków powstaje z tej przyczyny. Natomiast najmniejszy odsetek pomiędzy 15% a 20% wypadków powstałych przez zbyt dużą prędkość notowano w województwie zachodniopomorskim, opolskim oraz śląskim. Jeśli chodzi o odsetek wypadków z udziałem pieszych, ich rozkład jest bardzo różny. Najmniej wypadków tego typu, podobnie zresztą jak w roku ubiegłym było w województwie opolskim – 18,5%. Niestety aż w dziewięciu województwach odsetek wypadków z udziałem pieszych osiąga wartości na poziomie 25-30%. Jak w poprzednich sprawozdaniach, jeżeli chodzi o formę prezentowania dokumentu każde województwo szczegółowo, łącznie ze stanem bezpieczeństwa ruchu drogowego, zostało umieszczone w tabelach z wnioskami końcowymi. Jak państwo widzicie, do każdego województwa zostały opracowane wnioski.

Kolejny aspekt, który chciałbym omówić, to wykonanie w 2015 r. Programu Realizacyjnego na lata 2015-2016. W Programie Realizacyjnym znalazły się 33 działania, w tym 5 działań legislacyjnych, za które odpowiedzialni byli członkowie KRBRD, a więc przedstawiciele poszczególnych resortów, pracownicy Komendy Głównej Policji i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad czy Generalnego Inspektoratu Transportu Drogowego. Działania zostały uszeregowane zgodnie z regułą przyjętą na poziomie NPBRD. Zadania w programie skoncentrowano na dwóch priorytetach, tj. zarządzanie prędkością i ochronie pieszych w poszczególnych obszarach bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ich filarach. Co do kwestii trendów, to w programie przyjęto dwa priorytety: pierwszy to priorytet ochrony pieszych, a drugi to zarządzanie prędkością.

Jeżeli chodzi o stan wykonania, jak państwo widzicie na slajdzie, sprawozdanie wskazuje realizację działań na poziomie 50%, jeżeli chodzi o działania z celem określonym na lata późniejsze – 24% i działania niezrealizowane na poziomie 26%. Podsumowując, w odniesieniu do zadań na które wyznaczono cele na 2015 r., 17 zadań zostało zrealizowanych, 9 nie zostało zrealizowanych, a 8 zadań stanowią działania z celem określonym na lata późniejsze. Jeśli chodzi o przykład zadań zrealizowanych, znajduje się wśród nich m.in.: rozwój systemu monitorowania zmian wybranych zachowań uczestników ruchu drogowego, za który odpowiedzialny był sekretariat; budowa urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych na drogach krajowych – GDDKiA; intensyfikacja nadzoru Policji w zakresie przekraczania prędkości – działanie zrealizowane przez KGP. Jeżeli chodzi o działania, których nie udało się w pełni zrealizować, są to takie działania, jak zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych także poza siecią

TEN-T, rozwój systemu ratownictwa medycznego i osiągnięcie wskaźników końcowych. A także zadania z obszaru legislacji, których w ogóle nie udało się zrealizować to zmiana taryfikatora za wykroczenia w ruchu drogowym czy rozszerzenie na wszystkie drogi publiczne przepisów dotyczących odpowiedzialności zarządców dróg za ich nieprawidłowe oznakowanie. Przykładem działań z celem określonym na lata późniejsze to m. in. opracowanie podręcznika zawierającego wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego, raport z badań efektywności przekroju 2+1, modernizacja sprzętu i doposażenia służb ratownictwa drogowego.

Jak wspomniałem na wstępie, po raz pierwszy w sprawozdaniu zawarto rekomendacje na przyszłość. Przedstawione na tym, jak również na kolejnych slajdach rekomendacje oparto o wyniki ankiet, dotychczasowe doświadczenia sekretariatu i wnioski z raportów szeregu instytucji. Jak państwo widzicie, wszelkie rekomendacje na przyszłość są na slajdzie. Wśród rekomendacji są m.in.: budowa systemu gromadzenia i udostępniania informacji o bezpieczeństwie w ruchu drogowym, który usprawni prowadzenie polityki w tym obszarze; ujednolicenie definicji kategorii danych stosowanych lokalnie w perspektywie długookresowej; wprowadzenie jednolitego systemu podejścia oraz mapy drogowej do systemu gromadzenia danych, co również wynika z raportów przygotowanych przez NIK. Kolejne istotne zadanie, które również zostało zawarte, to zakończenie procesu ewaluacji oraz wdrażania permanentnej oceny wpływu podejmowanych działań na bezpieczeństwo ruchu drogowego, czyli tak naprawdę dokonanie ewaluacji końcowej jeżeli chodzi o zmiany w zakresie polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Również istotne, przede wszystkim z naszego punktu widzenia jako Sekretariatu KRBRD, jest zaktywizowanie działań wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także odbudowanie i wzmocnienie współpracy ze środowiskiem eksperckim, przedstawicielami grup społecznych i organizacji pozarządowych, które również realizują działania w tym zakresie.

Jeżeli chodzi o kwestię rekomendacji, wiele już zostało zrealizowanych, m.in. wdrożono realizację programu likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach krajowych. Należy również zwrócić uwagę na podjęte w rekomendacjach kwestie, które do tej pory nie były realizowane, a mianowicie wdrożenie stanu pomocy ofiarom wypadków drogowych, jak również dalsze skuteczne doposażenie służb nadzoru i ratownictwa drogowego, co ma przyczynić się do redukcji skutków wypadków drogowych, szczególnie jeżeli chodzi o osoby ciężko ranne i ranne. Dziękuję serdecznie, to byłoby w skrócie tyle.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, rozumiem, że zamykamy w tej chwili prezentację. Otwieram dyskusję. Proszę o zapisywanie się do głosu panie i panów posłów. Pan przewodniczący Paweł Olszewski, proszę.

Poseł Paweł Olszewski (PO):

Panie ministrze, szanowni państwo, dziękuję za prezentację. Widać, że kierunek zmian, które następują jeśli chodzi o liczbę wypadków i śmiertelność na polskich drogach cały czas zmierza w lepszą stronę, choć tempo nadal pozostawia wiele do życzenia. Zdajemy sobie doskonale sprawę, że wraz z rozwojem profesjonalnej sieci drogowej, czyli dróg ekspresowych i autostrad wskaźniki nadal będą się poprawiały. Natomiast mam kilka krótkich pytań odnośnie przyszłości, bo jaki jest stan rzeczy, to przed chwilą widzieliśmy i jego przyczyny również są dla nas wszystkich oczywiste.

Po pierwsze, czy rozważają państwo to, co w poprzedniej kadencji zostało zapoczątkowane, a w zasadzie w zeszłym roku, gdy w ramach resortu został powołany zespół, który miał wypracować rozwiązania prawne zmierzające do tego, aby powołać jedną komisję badającą wypadki w transporcie, w tym z pionem komisji badającej katastrofy w ruchu lądowym? Czy państwo w ogóle chcą nadal iść w tym kierunku? Jeśli tak, to na jakim etapie są prace? Jeśli nie, to prosiłbym o odpowiedź dlaczego porzuciliście temat. Szczególnie w kontekście raportu NIK i Banku Światowego, który jest w dyspozycji pana ministra. Tym samym, czy będziecie państwo nadal podejmowali próby celem zwiększenia wagi, wpływu i odpowiedzialności Sekretariatu KRBRD, zmierzające do tego, aby po pierwsze zmienić go strukturalnie w departament – co również chcieliśmy zrobić,

niestety nie starczyło czasu – a docelowo, aby na bazie KRBRD utworzyć instytucję wiodącą z zakresem kompetencji i działań, które również są opisane w raporcie Banku Światowego?

Kolejna rzecz – ostatnio w mediach ponownie, trzeba stwierdzić z ubolewaniem, widzieliśmy straszne sytuacje i obrazy, kiedy piesi giną na przejściu dla pieszych. Z raportów i danych za zeszły rok jednoznacznie wynika, że największa śmiertelność jest właśnie wśród pieszych. W poprzedniej kadencji, choć moment nie był najbardziej komfortowy, bo był to okres około kampanijny, co jak wszyscy doskonale wiemy, nie sprzyja merytorycznemu pochyleniu się nad problemem, niemniej jednak były wówczas opracowane przepisy ustawy, ale nie zostały zaakceptowane przez Sejm, o pierwszeństwie pieszych zbliżających się do przejść dla pieszych. Czy ministerstwo i pan minister widząc z wnętrza resortu skalę problemu i merytoryczne uzasadnienie, byłby dzisiaj skłonny pójść w kierunku tych rozwiązań? Nie ukrywam, że bylibyśmy bardzo zadowoleni i deklaruję pełne wsparcie przy ewentualnych rozwiązaniach tego typu, które zmierzają, jak wówczas również tłumaczyłem, do poprawy bezpieczeństwa i ograniczenia śmiertelności pieszych.

Chciałbym także zadać pytanie odnośnie podprogramu programu budowy dróg krajowych, czyli likwidacji miejsc niebezpiecznych. Jak sytuacja wygląda w tym roku? Jaka kwota została ostatecznie zabezpieczona na te inwestycje? Bowiem informacje były rozbieżne, raz był komunikat ministerstwa, że 600 mln zł, czyli został zabezpieczony górny limit. Później były informacje, że było to 300 mln zł. Jeśli mógłbym uzyskać odpowiedź od pana ministra w tym obszarze, to byłbym zobowiązany. To chyba wszystko z najważniejszych kwestii nieporuszonych bezpośrednio w raporcie.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Proponuję odpowiedzi blokiem po trzech osobach zadających pytanie, czyli jako drugi zgłosił się pan przewodniczący Bogdan Rzońca. Proszę bardzo.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Myślę, że bardzo ciekawe są niuanse, które prowadzą do tego, że spada liczba ofiar śmiertelnych i wypadków, które powodują ogromne straty finansowe dla publicznego systemu służby zdrowia. Chciałbym zapytać pana ministra i współpracowników o dwie rzeczy. Mianowicie chciałbym wystąpić z pewną inicjatywą i mam pytanie. Kierowcy, którzy jeżdżą samochodami i rozmawiają przez telefon są karani i to jest oczywiste. Natomiast zauważam, nie wiem czy są z tego wypadki, że instruktorzy uczący uczniów na kursach mogą swobodnie rozmawiać przez telefon siedząc obok kierowcy. Aż się prosi o to, moim zdaniem, żeby dokonać zmiany w odpowiedniej ustawie, aby podczas szkolenia kierowców instruktor też nie mógł rozmawiać przez telefon, a nie ma takiego przepisu w ustawie. To jest jedna rzecz.

I druga kwestia – trwa w tej chwili batalia o to, żeby przywrócić w systemie klasyfikacji zawodów kierowcę-mechanika. Czy wszystko jest już na tę chwilę przygotowane? Ponieważ jeszcze miesiąc temu nie było, ale Minister Edukacji Narodowej… Nie, chcę tylko zapytać, czy już rzeczywiście wszystkie kwestie są rozwiązane od strony formalnej, bo był duży problem między Ministrem Edukacji Narodowej a Ministrem Infrastruktury i Budownictwa i najważniejszy problem z Ministrem Zdrowia. Byłem na posiedzeniach przewoźników transportu drogowego, którzy sygnalizowali duży problem prawny w tym aspekcie. W związku z tym mam prośbę, czy pan minister mógłby nam przybliżyć temat, bo pierwszy września tuż tuż. Powiaty czy organy założycielskie szkół średnich chciałyby podjąć się przygotowania młodych ludzi do tego zawodu. Jest czerwiec, koniec roku szkolnego, a myślimy już o pierwszym września, o nowym roku. Czy od tej strony możemy już powiedzieć organom założycielskim, które ewentualnie chciałyby kształcić w zawodzie kierowca-mechanik, że to będzie możliwe? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. W tej turze pytań proszę pana posła przewodniczącego Stanisława Żmijana. Proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, otóż na początek kilka zdań o raporcie. Przygotowany raport niewątpliwie wykazuje jakościowo nowe podejście w tym kontekście, że podjęta jest próba rozkładania na czynniki pierwsze przyczyn wypadku, troszeczkę szerzej niż przez wiele lat w dyskusjach Komisji. Wskazywaliśmy, że zbyt dużo wypadków, jeżeli chodzi o przyczyny, określanych jest nadmierną prędkością albo niedostosowaniem prędkości do warunków jazdy. Daje się zauważyć, że jest próba opisania przyczyn wypadków z różnego punktu widzenia i to pewnie jest właściwy kierunek, ale to nie wszystko, bo przy kompleksowej analizie pewnie łatwiej powinno być o wnioski. Jednak daje się zauważyć próbę, o której właśnie mówię.

Nie ulega wątpliwości, że najważniejsze co wynika z raportu to trwała tendencja malejąca, jeżeli chodzi o wskaźniki odzwierciedlające stan bezpieczeństwa na polskich drogach. Oczywiście te podstawowe, czyli liczba wypadków i ich ofiar, czyli liczba zabitych, rannych, ciężkość wypadków. Przypomnę, że od stanu, który musiał zatrważać, czyli jeżeli dobrze pamiętam 8147 zabitych na początku lat dwutysięcznych, po raz pierwszy zeszliśmy poniżej 3 tys. Jest to już niewątpliwie trwała tendencja, którą widać z roku na rok. Jest to sukces, ale co by nie mówić, jest to oczywiście stanowczo za dużo w porównaniu do krajów Europy i UE. Bardzo dobrze pokazuje korzystną zmianę wskaźnik liczby ofiar na 100 tys. mieszkańców, bo to jest ważne – liczba może wynikać także z liczby mieszkańców, oczywiście z długości sieci drogowej, nasycenia pojazdami itd. W tym zakresie oczywiście pewnie nietrudno by udowadniać, że poprawa stanu technicznego sieci drogowej wpływa na poprawę.

Nie ulega wątpliwości, że program jest realizowany, jesteśmy w kolejnej perspektywie finansowej budżetu unijnego nowego programu, czyli będziemy mieć kontynuację. Niestety jest także duży odsetek wypadków w kontakcie z siecią kolejową. Mamy także bardzo poważny program kolejowy na perspektywę 2014-2020, więc mam nadzieję, że tendencje w zakresie poprawy stanu sieci drogowej i kolejowej będą miały wpływ na poprawę bezpieczeństwa. Rzecz w tym, żeby ostro się do tego zabierać, bo czas jest jednak krótki, a pieniądze duże, zarówno na program kolejowy, jak i drogowy. Na tym bym zakończył.

Jeżeli chodzi o nasycenie pojazdami, to wiemy dzisiaj, że nie odbiegamy od krajów Europy Zachodniej, UE, nawet nie odstajemy już od Niemców. Jest pytanie o stan techniczny tych pojazdów, bo zbliżamy się do wskaźnika 500 pojazdów na 1000 mieszkańców, ale nie ulega wątpliwości, że ich stan techniczny na pewno jest inny niż w Belgii, Niemczech, Holandii, Francji itd. A stan bezpieczeństwa zasadniczo jest różny. Zacząłem mówić o ofiarach na 100 tys. mieszkańców i chwalebnym jest zejście już do poziomu 6-7 na 100 tys. mieszkańców. Przypomnę, mieliśmy 10, 12 a nawet wyżej, dochodziliśmy do 15. W związku z tym jest to wyraźnie korzystna tendencja i oczywiście utrzymuje się dalej. Czyli działania dotyczące prędkości, pieszych, niechronionych uczestników ruchu drogowego muszą być kontynuowane, ale wiem, że są w założeniu rządu i resortu, czyli wydzielanie ruchu niechronionych rowerzystów, pieszych itd. Jeżeli chodzi o strukturę, czyli kolizje czołowe i boczne, najbardziej niebezpieczne co do liczby ofiar, to także są w tym zakresie plany w rekomendacjach i to wyraźnie widać.

Skierowałbym tylko dwa pytania do pana ministra. Co prawda w rekomendacjach raport mówi o podjęciu dalszych prac nad wyodrębnieniem, ale przede wszystkim zaktywizowaniem komisji ds. badania wypadków drogowych. Nie mam wątpliwości, że dzisiaj nie ma klimatu do powołania, już od paru lat czyniliśmy próby powołania niezależnej komisji do badania wypadków w szeroko rozumianym transporcie. Świetnie są w tym zakresie zaawansowani Holendrzy, Stany Zjednoczone, inne kraje też są na tej drodze nieźle zaawansowane. Nam idzie to ciężko, wiemy dlaczego i dzisiaj nie ma niestety klimatu w tym zakresie, bo Minister Obrony Narodowej powołał już swoją komisje do badania wypadków lotniczych i na pewno nie konsultował tego z Ministrem Infrastruktury i Budownictwa. Tak mi się wydaję, nie weryfikowałem tego. Jednak wydaje się, że byłby to najlepszy kierunek. Podkreślam, niezależnej komisji, która bada przyczyny wypadków drogowych, a nie określa, kto ponosi winę.

Druga istotna kwestia, która od czasu do czasu do nas powraca. Panie ministrze, warto by, aby pan minister w gronie KRBRD, ale także swojego resortu zastanowił się, czy nie powinniśmy wdrożyć w Polsce uprawnień zawodowych w zakresie inżynierii ruchu. Temat wraca co jakiś czas i gdzieś się rozmywa z różnych powodów. To nie jest temat łatwy do załatwienia, ale wydaje się, że byłby to dobry kierunek. Oczywiście bardzo łatwo powiedzieć, że całkiem nieźle opiekujemy się i dbamy o bezpieczeństwo na drogach krajowych i wojewódzkich. Tych dróg krajowych jest tylko 5% w skali sieci, ale przenoszą ponad 60% ruchu – to jasne, że nasze zainteresowanie nimi musi być największe. Jednak trzeba zwrócić uwagę, że mamy prawie 250 tys. dróg gminnych. W gminach i powiatach (w województwach i regionach jest lepiej) niestety zajmują się drogami, w tym bezpieczeństwem ruchu, ludzie po prostu nieprzygotowani. Gdybyśmy jednak próbowali wdrożyć uprawnienia zawodowe, to siłą rzeczy ludzie zajmowaliby się tymi sprawami gorzej lub lepiej, ale myślę, że z czasem lepiej przygotowani. Tyle, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję. Nie widzę specjalnie większej liczby zgłoszeń, to udzielę jeszcze głosu panu posłowi Rafałowi Weberowi i potem poproszę pana ministra o odpowiedzi. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisji, szanowni goście, z pewnością wiele elementów wpływa na to, że w przeciągu ostatnich lat liczba ofiar śmiertelnych, ale też ciężko rannych spada. Oczywiście oprócz budowania nowej czy remontów infrastruktury drogowej, to zmiany przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym, z pewnością także lekcje edukacyjne i promowanie bezpiecznych postaw na drogach, zarówno wśród pieszych, rowerzystów, jak i kierowców pojazdów mechanicznych. Chciałbym odnieść się do działalności wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Obecnie jestem urlopowanym zastępcą dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Tarnobrzegu i przez półtora roku odpowiadałem właśnie za działkę bezpieczeństwa w ruchu drogowym i organizowanie różnego rodzaju akcji edukacyjnych, szkoleń, a także innych działań, które wzmacniały bezpieczeństwo w ruchu drogowym w powiatach, na terenie których funkcjonuje WORD w Tarnobrzegu.

Muszę państwu powiedzieć, że nie było tygodnia bez dnia, a czasami było ich kilka, dwa czy cztery, żeby egzaminatorzy z WORD w Tarnobrzegu nie byli obecni w szkołach podstawowych, gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych, nie byli obecni na różnego rodzaju piknikach edukacyjnych, spotkaniach także z osobami starszymi, emerytami i przedstawicielami środowisk senioralnych i uczulali ich na to, jakie są zagrożenia na polskich drogach, zarówno dla tych, którzy poruszają się pieszo, jak i dla tych, którzy jeżdżą rowerami i samochodami. W trakcie roku przekazujemy, szczególnie dzieciom, bo nie ukrywam, że nasza działalność jest nastawiona na najmłodszych, kilka tysięcy odblasków w różnej formie, począwszy od breloczków poprzez opaski aż po kamizelki przeciwodblaskowe. Wiemy właśnie od dyrektorów szkół i od rodziców, że są to elementy wykorzystywane przez pieszych i rowerzystów. Przekazujemy także doposażenia dla powiatowych komend Policji w różnej postaci, od drukarek – proszę mi wierzyć, przekazaliśmy kilka drukarek – po latarki, które pomagają w pracy policjantów z ruchu drogowego.

Mówię to po to, żeby wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego nie były kojarzone tylko i wyłącznie z weryfikowaniem umiejętności osób, które starają się o uprawnienia do kierowania pojazdami mechanicznymi, ale żeby była świadomość również w tym gremium, że są to instytucje, które również bardzo mocno angażują się w działania usprawniające czy polepszające bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Jeżeli mogę mieć prośbę do pana ministra, to polega ona na tym, żeby resort nawiązał współpracę właśnie z wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego w tym zakresie. Istnieje stowarzyszenie dyrektorów WORD, które funkcjonuje i od czasu od czasu spotyka się w różnych sprawach, ale w moim przekonaniu resort powinien nawiązać też współpracę z WORD w tym, żeby jeszcze mocniej pracować i angażować się w zwiększanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Niekoniecznie finansowo, bo zdaję sobie sprawę, że jeżeli chodzi o działkę finan-

sową to zawsze są problemy, ale także żeby w inny sposób ułatwiać WORD funkcjonowanie w tym temacie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Po tej serii pytań poprosimy pana ministra o udzielenie odpowiedzi. Panie ministrze, proszę bardzo.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, Wysoka Komisjo, bardzo dziękuję za pytania, bo świadczą one o żywym zainteresowaniu problematyką bezpieczeństwa w ruchu drogowym, o czym zresztą mówiliśmy wcześniej i co było przedmiotem naszych debat w poprzednich kadencjach, a pamiętam trzy minione kadencje Sejmu. Pan poseł Olszewski pytał o kwestie związane m.in. z komisją badania wypadków drogowych. Otóż, panie pośle, stoimy na stanowisku, że podstawową rzeczą jest wzmocnienie i dobra organizacja ośrodka, który będzie analizował i wdrażał różnorakie rozwiązania i tym ośrodkiem jest KRBRD i wojewódzkie rady. W oparciu o tę instytucję pragniemy zorganizować system, który będzie skutecznie analizował i wdrażał różnorakie rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Pytał pan również o kwestię pieszych. Faktem jest, że końcowa część poprzedniej kadencji Sejmu charakteryzowała się wzmożoną debatą na temat sytuacji pieszych na drodze i możliwości ich ochrony. Jak pamiętam, kadencja 2007-2011 koncentrowała z kolei swoją uwagę na problemach rowerzystów. W takim klimacie po prostu pracowaliśmy w poprzednich kadencjach Sejmu. Pragnę zauważyć i zwrócić ponownie uwagę na novum w sprawozdaniu – rekomendacje na przyszłość. Na str. 114 mamy zapisany, panie pośle, powrót do dyskusji nad kwestią zmian prawnych w zakresie praw i obowiązków pieszych w ruchu drogowym. Na pewno nie będzie to tylko i wyłącznie suchy, martwy zapis. Dyskusja jest niezbędna, bo kiedy spojrzymy dzisiaj na prezentowane statystyki, to siłą rzeczą najmniej chroniony, a praktycznie niechroniony uczestnik ruchu drogowego najczęściej pada ofiarą wypadku drogowego, czy to w wymiarze bezpośrednim, śmiertelnym czy ciężkiego uszczerbku na zdrowiu. Toteż jest to działanie absolutnie niezbędne i zapewniam wszystkich państwa, że nie pozostajemy w tej sprawie obojętni.

Pytał pan również o limity realizacji zadań przez GDDKiA w zakresie likwidacji miejsc niebezpiecznych. Potwierdzam kwotę 600 mln zł w roku bieżącym. Jest z nami pani Kwiecień, która reprezentuje dzisiaj GDDKiA. Sprawa jest ważka, ważna i warta szczegółowej informacji. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to może poprosimy teraz panią o poszerzenie informacji na ten temat. Będę prosił powtórnie o głos.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Tak jest. Myślę, panie ministrze, że to jest dobry moment, bo rzeczywiście padło to pytanie. Ono jest niewątpliwie bardzo ważnym elementem dyskusji. Zatem bardzo prosimy panią dyrektor Kwiecień. Proszę bardzo.

Naczelnik Wydziału Analiz i Kontroli Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Katarzyna Kwiecień:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, GDDKiA w bieżącym roku, zgodnie z limitem wskazanym przez pana ministra, będzie realizowała szereg działań o charakterze inwestycyjnym na istniejącej sieci drogowej. Będą to zadania w bardzo dużej mierze skierowane na ochronę pieszych, z zakresu budowy chodników, ciągów pieszo-rowerowych, dróg rowerowych, doświetleń przejść dla pieszych. Mamy też bardzo dobry materiał opracowany przez Sekretariat KRBRD odnośnie właśnie ochrony pieszych, więc zalecenia z podręcznika też będziemy wdrażać przy naszych inwestycjach. Program już się rozpoczął, jesteśmy na etapie bądź prowadzenia prac przygotowawczych dla zadań, bądź też realizacji. Stąd jeśli chodzi o program, to zadania w większości dedykowane są niechronionym uczestnikom ruchu drogowego, ale zachowujemy pewną równowagę. Będą też przez nas realizowane zadania z zakresu przebudowy skrzyżowań i likwidacji miejsc na sieci, które są niebezpieczne. Oczywiście nie jesteśmy w stanie zrealizować wszystkich potrzeb, które występują na drogach kra-

jowych, ale odnosimy się w pierwszej fazie do tych miejsc, które zostały wytypowane zgodnie z klasyfikacją odcinków jako najbardziej niebezpieczne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Myślę, że Komisja będzie zainteresowana kontynuowaniem tematu, być może na jednym z posiedzeń poprosimy pana ministra o bardziej szczegółową informację dotyczącą realizacji programu. A w tej chwili proszę, panie ministrze, o kontynuowanie odpowiedzi.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Zapewniam pana przewodniczącego, a za pana pośrednictwem wszystkich obecnych i także tych, którzy śledzą nasze obrady za pośrednictwem Internetu, że taka informacja zostanie przekazana w szczegółach i mam nadzieję, że trzeci kwartał bieżącego roku to byłby dobry termin, żeby już mówić o szczegółach.

Pozwolę sobie odnieść się do dalszych kwestii podnoszonych w wystąpieniach moich kolegów parlamentarzystów. Otóż pan przewodniczący Rzońca zwrócił uwagę na dwie kwestie, tj. zachowanie instruktorów, którzy korzystają z telefonów komórkowych podczas jazdy instruktażowej, jak rozumiem siedząc obok szkolonego kursanta. Otóż, panie pośle, należałoby przede wszystkim zbadać wpływ takiego zachowania na bezpieczeństwo. Dzisiaj na pewno możemy zaapelować do instruktorów, żeby wręcz dobrym obyczajem i zasadą było, kiedy tak naprawdę prowadzący odpowiada za użycie telefonu komórkowego, aby instruktor ważący na zachowania szkolonego nie rozmawiał przez telefon. Jak mówię, dzisiaj nie mamy żadnych danych. To na pewno bulwersuje i w kwestii dobrych obyczajów już warto byłoby o tym mówić, ale temat jest bardzo interesujący i myślę, że nie pozostawimy go samego sobie.

Teraz kolejna kwestia, dotycząca kierowcy-mechanika. Otóż pojawił się bardzo poważny problem dotyczący szkolenia samego kierowcy i możliwości uzyskiwania uprawnień do prowadzenia samochodów powyżej 3,5 tony. Prowadzimy rozmowy z MEN. Myślę, że one zostaną sfinalizowane na dniach, tzn. w przeciągu najbliższych dwóch, trzech tygodni. Mocno zabiegają o to przede wszystkim środowiska zrzeszające przedsiębiorców transportu drogowego. Oni są bardzo mocno tym zainteresowani. Dzisiaj cierpimy na głód kierowców, nie mamy kierowców zawodowych. Występuje problem interpretacji przepisów, jeżeli chodzi o MEN, kwestia odpowiedzialności itd. Staramy się z MEN rozwiązać ten problem.

Na bardzo ciekawe kwestie zwrócił uwagę pan przewodniczący Stanisław Żmijan. Panie przewodniczący, co do liczby wypadków na styku dróg kołowych z drogami kolejowymi. Otóż dzisiaj PKP PLK wprowadza program likwidacji albo zabezpieczenia miejsc niebezpiecznych. PKP PLK, jak mi wiadomo (muszę potwierdzić tę informację, ale jest ona wielce prawdopodobna) w przeciągu ostatnich trzech lat zamknęła tysiąc niebezpiecznych przejazdów. To z kolei jest oczywiście utrudnieniem w ruchu samochodowym. Każde zamknięcie przejazdu kolejowego to utrudnienie. Jednak, jak pan wskazał, są środki finansowe i na pewno w ramach programu likwidacji miejsc niebezpiecznych na styku kolei z drogami samochodowymi problem będzie likwidowany. PKP PLK prowadzi również akcję edukacyjną „Szlaban na ryzyko". Jest ona dedykowana wszystkim uczestnikom ruchu drogowego i mamy nadzieję, że te przedsięwzięcia przyniosą oczekiwany, pożądany efekt.

Kwestia stanu technicznego pojazdów. Warto weryfikować stan techniczny pojazdów, bo często wiele z nich stwarza duże zagrożenie. Myślę, że jutro będzie okazja poinformować opinię publiczną na temat efektów badań pojazdów komunikacji publicznej. Realizujemy je w ostatnich dniach. Wyniki są zatrważające. Dysponujemy mobilnymi laboratoriami czy stacjami kontroli pojazdów i wykorzystując je dokonano w ostatnich dniach badań. Powtarzam, wynika są zatrważające. Mam nadzieję, że będziemy mogli jutro o tym poinformować także opinię publiczną.

Uprawnienia zawodowe w zakresie inżynierii ruchu – aktualnie analizowana jest taka możliwość w Departamencie Transportu Drogowego. Osobiście uważam, że warto, bo dzisiaj tak ważne kwestie jak organizacja ruchu drogowego wymagają ogromu wiedzy przy założeniu, że stosujemy najnowocześniejsze technologie regulujące ruch drogowy,

ale także systemy zabezpieczające. Uważam, że edukacja w tym zakresie, przecież niszowej grupy specjalistów, jest niezbędna. Jak powiedziałem, w Departamencie Transportu Drogowego analizowane są takie możliwości. Jeżeli zdecydujemy o tym, że wdrażamy to przedsięwzięcie, będą potrzebne zmiany w ustawach, ale to naturalne.

Wyszedł akurat pan poseł, który odnosił się do kwestii powszechnej edukacji i podejmowania działań, które zwiększałyby świadomość przede wszystkim na poziomie szkolnym. Pragnę poinformować – to jest pierwsza taka publiczna informacja – podejmujemy bardzo zdeterminowane działania. Jest to też skutek naszej współpracy ze środowiskami społecznymi, które zajmują się bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Z tego miejsca dziękuję – korzystając z okazji, że jestem przy głosie – za współpracę wszystkim tym, którym bliska jest kwestia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Rozmawiamy z MEN i chciałbym, to jest nasze marzenie, żeby kwestia bezpieczeństwa w ruchu drogowym stała się elementem powszechnej edukacji. Żeby wprowadzono albo przedmiot albo bodaj godziny, które będą określone przez Ministra Edukacji Narodowej. Przedmiot, który będzie we wczesnej fazie edukacji uświadamiał dzieciom w szkole, z jakim ważkim problemem mamy do czynienia. Dzieje się tak w wielu krajach Europy i świata. Wszędzie tam, gdzie na wczesnym etapie edukacji problematyka bezpieczeństwa ruchu drogowego uwzględniana jest w systemie edukacji, tam poziom liczby ofiar i wypadków drogowych jest zdecydowanie mniejszy.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to bardzo proszę pana dyrektora Romika o odniesienie się jeszcze do tych kwestii. Bardzo proszę, panie dyrektorze, o uzupełnienie mojej odpowiedzi na pytania.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę, panie dyrektorze.

Sekretarz KR BRD Konrad Romik:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, może odniosę się w skrócie i też przywołam państwa uwagę do dokonanej przez Sekretariat KRBRD wstępnej oceny dotychczasowej polityki państwa w obszarze ruchu drogowego. W tym szczególnie zwracam uwagę na ostatni punkt, który został konkretnie sprecyzowany, a mianowicie zdaniem badanych czy w ogóle opinii na ten temat szerokiego środowiska, wsparcia wymagają przede wszystkim struktury instytucji zarządzającej bezpieczeństwem ruchu drogowego. Chodzi o zmianę strukturalną czy instytucjonalną w zakresie wzmocnienia siły instytucji, którą nazywamy czasami wiodącą, czasami liderem w zakresie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. To jest pierwsza rzecz. Druga sprawa to reforma struktur organizacyjnych i jednocześnie systemów wspierających, również jeżeli chodzi o KRBRD, jak i wojewódzkie rady bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pamiętajmy, że sama KRBRD to nie jedyny i ostatni element, natomiast potrzebna jest kohezja i współpraca na poziomie centralnym i wojewódzkim. Myśląc o wzmocnieniu systemu musimy mieć te dwa komponenty szczegółowo ułożone w zakresie kompetencji.

Jednocześnie, o czym przed chwilą mówił pan minister, jest kwestia systemu edukacji dzieci i młodzieży w odniesieniu do tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jest zadanie systemowe, bardzo szczegółowe, ale z podejściem zastosowania nowoczesnych form i narzędzi IT również do realizowania tego typu zadań, bo oczywiście edukacja musi być na tyle efektywna i skuteczna, aby odbiorca mógł jak najwięcej z niej skorzystać.

Jeżeli chodzi o kwestie związane z instytucją, o której była mowa wcześniej, czy z docelowym ukonstytuowaniem się rekomendacji innych instytucji, jak Bank Światowy, czy też jakie powinno być funkcjonalne podejście do tego zakresu. Przede wszystkim, co macie państwo w rekomendacjach na przyszłość, rzeczywiście chodzi o dokonanie reformy systemu zarządzania bezpieczeństwem w ruchu drogowym, w tym formuły funkcjonowania i zakresu kompetencji KRBRD. Działanie w tym zakresie powinno być również spójne jeżeli chodzi o inne konkretne działania dedykowane poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zadania systemowe, czyli poprawa efektywności funkcjonowania systemu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Działania edukacyjne – poprawa funkcjonowania systemu edukacji w naszym kraju, jeżeli chodzi o kwestie bezpieczeń-

stwa w ruchu drogowym. To przede wszystkim również kwestia usprawnienia z jednoczesną poprawą systemu funkcjonowania współpracy w zakresie budowy systemu gromadzenia i udostępniania informacji o bezpieczeństwie w ruchu drogowym, w tym dokonanie ewaluacji końcowej procesu strategii narodowej i jej dokumentów wykonawczych. Mówię o programach realizacyjnych. Ponadto właśnie w kwestii zadań systemowych, jeżeli chodzi o poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, KRBRD i jej zadania, czyli również aktywizacja wojewódzkich rad i ich sekretariatów. W tej chwili jako sekretariat KRBRD chcemy bezpośrednio współpracować z wojewódzkimi radami bezpieczeństwa ruchu drogowego i żeby współpraca była najbardziej efektywna z możliwych. Wydaję mi się, że to byłyby na razie wszystkie pytania.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze. Czy zamknęliśmy tę turę, panie ministrze? Zamknęliśmy. Tak, panie przewodniczący, ale jest kolejka. Oczywiście udzielę panu przewodniczącemu głos. Rozumiem, że *ad vocem*. Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tylko w tym temacie. Dziękuję. Panie ministrze, czy ewentualnie w kwestii komisji badania wypadków w transporcie zechciałby pan powiedzieć parę zdań?

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Aleksander Mrówczyński. Proszę, panie pośle.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowny panie ministrze, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście. Chciałbym się odnieść do czterech kwestii, ale zanim to zrobię… W zasadzie w pierwszej pan minister był uprzejmy już zabrać głos, mówiąc o profilaktyce zagrożeń, począwszy od szkoły, od najmniejszych dzieci, które potem przekazują rodzicom, kierowcom i użytkownikom dróg, wszystkie uwagi, które pozyskają w szkole. Dziękuję za to, panie ministrze. To jest bardzo ważne. Jestem nauczycielem z wykształcenia i wiem, że edukację trzeba wcześnie rozpoczynać. Natomiast kontynuując tę myśl chciałbym kolokwialnie powiedzieć „od przedszkola do Opola" – edukujmy wszystkich. Mam prośbę, żebyśmy użyli do tego celu różnych narzędzi. Nazwijmy to programem, można wymyśleć piękną nazwę i promować poprzez media w godzinach największej oglądalności. Nie tylko publiczne, ale zaprosić do tego media komercyjne. Jak dzisiaj z nimi rozmawiamy to chcą pieniędzy, nawet za profilaktykę. Bardzo ważny moment, dzięki za to i prośba o rozwinięcie. Lepiej zapobiegać – w każdej dziedzinie.

Druga kwestia – wystąpiłem już w tym temacie z interpelacją, natomiast chciałbym ponowić moją prośbę i myślę, że nie tylko moją. Otrzymuję coraz więcej głosów od mieszkańców, od wyborców widzących zwiększone zagrożenie w ich miejscowościach w związku z niefunkcjonującymi fotoradarami. Chciałbym się wyłącznie odnieść, żebym był dobrze zrozumiany, do fotoradarów stacjonarnych. Kierowcy już dzisiaj wiedzą, w których miejscach one nie funkcjonują i rzeczywiście stwarza to coraz większe niebezpieczeństwo na drogach. Sam byłem świadkiem zdarzenia w miejscowości, gdzie rzeczywiście były kiedyś wypadki. Kierowcy widząc, że fotoradar jest nieczynny, potrafią dosłownie wyprzedzać na trzeciego przy dużej prędkości, gdzie niedaleko jest przejście dla pieszych.

Trzecia kwestia – stan dróg wojewódzkich, powiatowych, gminnych. Nie mówimy tak bardzo o tym, gdyż wiemy, że z pozycji ministerstwa zajmujemy się głównie drogami krajowymi i autostradami. Natomiast czasami wynika to z braku pieniędzy, ale czasami z zaniedbań samorządowców i też chciałbym o tym głośno powiedzieć. Tam gdzie np. marszałek decyduje o remoncie drogi, bo bardzo daleko jest do miast powiatowych, bardzo często wygląda to w ten sposób, że kolejność nie jest taka, jaka być powinna. Np. droga nr 212, która łączy Chojnice i Konarzyny. Proszę przejechać, zapraszam, trzy śliczne zakręty. Ponoć ma być remontowana za trzy lata. Dużo wypadków. Czasami wiążę się to z tym, to moje prywatne zdanie, że powiat powinien być jednostką rządową, wtedy marszałek nie miałby wiele do powiedzenia. Wówczas szybciej byśmy to dostrze-

gali, a tak każdy samorząd ma swój cel – moja droga jest ważniejsza niż twoja, bo ona jest odległa ode mnie o 15 km.

Ostatnia kwestia – pan minister był też uprzejmy poruszyć temat dotyczący stacji kontroli pojazdów. Myślę, że ich kontrola powinna być częstsza. A słyszałem od diagnosty, że zdarza się tak, iż auto, które nie przeszło przez kontrolę przy badaniu rocznym, w innej stacji diagnostycznej otrzymuje wpis do dowodu rejestracyjnego. Uważam, że system komputerowy powinien to załatwić w kapitalny sposób. Negatywny wpis w jednej stacji powoduje, że nie pojedzie do innej stacji, dopóki tego nie naprawi. Sądzę, że to jest dobre rozwiązanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Poproszę pana posła Grzegorza Woźniaka.

Poseł Grzegorz Adam Woźniak (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, dzisiaj wszyscy jednym głosem mówimy o bezpieczeństwie i to jest bardzo budujące. Wszystkim nam zależy na poprawie bezpieczeństwa. Mam krótkie pytanie do pana ministra, ponieważ od dwóch dni pojawia się informacja, która przebija się bardzo często w mediach, szczególnie w dniu wczorajszym. Osoba, która ją rozpowszechnia tytułuje się jako przedstawiciel grupy doradców Ministra Infrastruktury i Budownictwa. Chodzi mi dokładnie o bardzo niebezpieczny projekt liberalizacji prawa, polegający na podwyższeniu minimalnej zawartości promili alkoholu we krwi do 0,5. Informacje są bardzo rozbieżne. W jednych informacjach telewizyjnych była mowa, że wpłynął lub wpłynie projekt zmiany ustawy. Chciałbym informację od pana ministra, czy sprawa jest znana ministrowi i jakie jest stanowisko ministerstwa co do ewentualnej liberalizacji? To jest bardzo niebezpieczne, bo przez wiele lat pracowaliśmy nad tym, żeby jednak eliminować pijanych kierowców z ruchu drogowego. W tym momencie nawet sama informacja powoduje bardzo duże zamieszanie. Wiadomo, że nikomu nie można zabronić pomysłów, ale poprosiłbym o stanowisko ministerstwa. Czy macie państwo takową informację na temat ewentualnego projektu liberalizacji, który wpłynął lub wpłynie? Czy jest w MIB? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze wśród pań i panów posłów chętni do zabrania głosu? Rozumiem, że strona społeczna. Dobrze. To w takim razie poproszę jeszcze pana. Myślę, że w ten sposób naturalnie zakończymy i dobrniemy do końca dyskusji. Proszę się przedstawić.

Prezes Stowarzyszenia Kierowca.pl Włodzimierz Zientarski:

Włodzimierz Zientarski, Stowarzyszenie Kierowca.pl. Otóż, proszę państwa, to jest bardzo ważne wydarzenie w życiu wszystkich ludzi w Polsce, bo sprawy bezpieczeństwa dotykają absolutnie nas wszystkich. Może trochę lekko potraktuję temat, ale będzie to obrazowe. Mianowicie w wielu filmach fabularnych reżyserowie wykorzystują scenę oczekiwania przez inwestorów na jakiś raport wielkiej organizacji. W momencie gdy zapada decyzja na „tak” lub „nie”, wtedy wszyscy rzucają się na giełdę, zaczynają robić koło tego wielki szum i jedni zarabiają na tym, a inni nie. Oczywiście to jest inna historia, mówię to poetycko, ale chcę powiedzieć o jednej rzeczy. Wydaję mi się, że dobrze by było, gdybyśmy doprowadzili do sytuacji, że kiedy Minister Infrastruktury i Budownictwa składa raport i wychodzi on na światło dzienne, powinien być jeszcze bardziej nagłaśniany społecznie, bo bardzo dużo mówi o tym, jak się w tym kraju żyje – czy nam coś grozi czy nie. Powinno z tego wynikać więcej nauki.

Chciałem państwu zwrócić uwagę na bardzo ciekawy element, która sprawia, że patrzymy na raport troszeczkę inaczej niż do tej pory. Mianowicie na pewien personalizm w raporcie, który przewija się już zarówno we wstępie, jak i dalej przez cały raport, tam gdzie może, bo wiemy, że są to bardzo konkretne dane i nie ma tam już czasu na poezję. Jest bardzo osobiste podejście ministra do tej sprawy, cała ta inwokacja była istotna, bo ona zmienia podejście do tak trudnych spraw technicznych. Państwo jesteście w Sejmie przyzwyczajeni do tego, że o wielu sprawach mówi się w inny sposób niż wtedy, kiedy mówi się w prasie. Mówicie suchymi faktami, natomiast chcę powiedzieć, że one zaczynają potem żyć swoim życiem. Bardzo cenię sobie ten raport, bo jest w nim wiele

rzeczy, o które kiedyś apelowałem. Pewnie z większą rewolucyjnością, ale może takie gorące głowy jak moja trzeba trochę studzić właśnie takim podejściem.

Tylko powiem państwu jedną rzecz. Bardzo się boję o jego realizację, bo żeby go zrealizować w 100%, jak jest to przewidywane, trzeba mieć do tego instrument. Jednym z takich instrumentów jest KRBRD. Gdybyście państwo wiedzieli (bo często tam bywam, siedzę, monituję i rozmawiam z nimi) w jakim składzie oni teraz pracują, to nikt z was nie chciałby prowadzić żadnego przedsiębiorstwa w tej sprawie, bo powiedzielibyście „nie dam rady". Cała KRBRD musi być totalnie przeorganizowana, jej usytuowanie w systemie organów państwa, jej obsada personalna, dopracowanie się grupy ekspertów, którymi będzie dysponowała po to, żeby można było opierać się na konkretnych wielkich nazwiskach, dopraszać ich do poszczególnych tematów. Jeżeli tego nie zrobimy, to wszystko będzie ciągle leżało na barkach ministra, który już dziś mówi i o pociągach, i o samolotach, i o tym, i o tamtym, i o owym. Musi mieć wobec tego wyspecjalizowany organ, jak KRBRD, żeby mieć po prostu możliwość działania.

Jeszcze dzisiaj pan poseł powiedział o jednej, bardzo ważnej rzeczy, która jest mi bardzo bliska. Mianowicie o mediach. My (mówię „my", tzn. ci, którzy mamy na głowie sprawy bezpieczeństwa) bez mediów nie damy sobie rady. Bez zaprzyjaźnionych mediów. Jeszcze raz chciałbym powiedzieć o ważnej rzeczy, która lekko się przemknęła. Przecież w tej chwili partia, która sprawuje władzę ma do dyspozycji media jak rzadko kiedy. Tylko proszę mi pokazać media polskie, którymi jest i radio, i telewizja, o których się mówiło, że muszą mieć misję. Czy nie może być taką misją właśnie sprawa związana z bezpieczeństwem? Oczywiście mówimy kokietować i zapraszać media prywatne, ale wszystko jest w ręku. Trzeba złapać, zaproponować, być z nimi w kontakcie i dopiero wtedy można coś będzie zrobić. Bez wspólnego wysiłku wszystkich nie ma szans. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, mieliśmy dzisiaj okazję zapoznać się z dokumentem rządowym dotyczącym bezpieczeństwa ruchu drogowego. Oczywiście jak każdy tego typu dokument, zawierał on dużą moc informacji statystycznych. One mają to do siebie, że oczywiście można tak lub inaczej na nie spoglądać i przedstawiać. Zupełnie żartobliwie mógłbym powiedzieć, że np. z raportu wynikałoby, iż w sierpniu w piątki pomiędzy godziną 17:00 a 18:00 w województwie łódzkim na prostych odcinkach dróg powiatowych należy zachować szczególną ostrożność. To oczywiście półżartem, półserio, bo ta informacja, jakby ją złożyć w tego typu zdanie byłaby prawdziwa patrząc na statystykę raportu.

Dla mnie najcenniejszą częścią raportu jest niewątpliwie to, na co zwrócił uwagę pan minister, a mianowicie to, czego do tej pory brakowało w raportach tego typu, czyli konkluzje z niego płynące. Myślę, że część informująca o tym, co trzeba zrobić, aby w przyszłości poprawić stan bezpieczeństwa jest z punktu widzenia Komisji najważniejszą informacją. Szczególnie interesuje mnie punkt dotyczący analizy przepisów prawa determinujących obszar bezpieczeństwa ruchu drogowego i w konsekwencji przedstawienie propozycji nowych przepisów. Rozumiem, że mających szansę trafić do naszej Komisji. Trochę niepokoi mnie sformułowanie o dłuższej perspektywie i o to chciałem państwa zapytać. Takie ujęcie zawsze budzi obawę, że jest to jakaś bardzo daleka perspektywa. Jak państwo w takim razie oceniacie szanse realizacji? Abyśmy rzeczywiście mogli za rok powiedzieć w ramach podobnej informacji, którą będzie prezentował pan minister, że oto już w tym zakresie przygotowaliśmy projekt i być może nawet w przyszłym roku mógłby przejść drogę legislacyjną. Czy macie państwo już przygotowane czy przynajmniej widzicie takie obszary zmian w aktach prawnych, które chcielibyśmy przeprowadzić przez Sejm? To w jakimś stopniu koresponduje z pytaniem pan posła Grzegorza Woźniaka. Rzeczywiście, do mnie również dotarła tego typu informacja i też budzi pewne zdziwienie i niepokój.

Panie ministrze, myślę, że to były wszystkie pytanie. Jeżeli w tej części zechce pan jeszcze zakończyć i odpowiedzieć na ostatnią serię, to bardzo zapraszam.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Bardzo dziękuję, że pan przewodniczący udziela mi głosu. Bardzo dziękuję za wypowiedzi, głosy i pytania, które padły, a często i kardynalne sformułowania, które powinny dźwięczeć w naszej świadomości każdego dnia, kiedy mówimy o bezpieczeństwie w ruchu drogowym. Pozwólcie państwo, że będę systematycznie odnosił się do pytań i wypowiedzi w różnej kolejności.

Było pytanie uzupełniające ze strony pana przewodniczącego Żmijana o komisję badania wypadków transportowych. Panie pośle, trwają analizy i ewaluacja założeń. Zastanawiamy się i eksperci analizują uzasadnienie powołania takiej komisji. To mimo wszystko wielkie wydarzenie w obszarze transportu, także dzisiaj nie jestem w stanie odpowiedzieć panu szczegółowo na pytanie, czy i kiedy powstanie taka komisja. Tak, to nie jest tak, że nie widzimy potrzeby czy uważamy, że absolutnie nic w tej materii nie należy zmienić, czy też inaczej – nie powołać właśnie takiej komisji.

Panie pośle Mrówczyński, bardzo dziękuję za pytanie, bo ono odnosi się do kwestii, które były ważone w poprzedniej kadencji Sejmu – likwidacji stacjonarnych fotoradarów w obrębie administracyjnym miast i osiedli. Ustawodawca w poprzedniej kadencji Sejmu zdecydował, że tzw. gminne i municypalne fotoradary ulegają likwidacji – mobilne, jak również stacjonarne. Dzisiaj dysponujemy już pierwszymi danymi wynikającymi z badań technicznych, co dzieje się w obrębie fotoradarów, które zostały wyłączone z ruchu, jakie są notowane zachowania kierujących. Zanim poproszę za zgodą pana przewodniczącego o głos pana Marcina Ślęzaka, szefa Instytutu Transportu Drogowego, to pragnę poinformować państwa, że inspekcja transportu drogowego wystąpiła do prezydentów czy też burmistrzów miast z propozycją, aby tam, gdzie jest to możliwe, włączyć fotoradary stacjonarne, które spełniają wymogi techniczne do systemu fotoradarów, które obsługuje inspekcja transportu drogowego. Oczywiście inspekcja nie dysponuje środkami finansowymi, trzeba szukać możliwości porozumienia. Też wychodzimy z tą propozycją, bo nie chcielibyśmy, żeby zwłaszcza w miejscach trudnych, niebezpiecznych fotoradary były całkowicie wyłączone. Inspekcja chce je po prostu przejąć, ale oczywiście nie odpłatnie. Nie mamy na to środków. Będę prosił pana Ślęzaka o uzupełnienie informacji o efekty badań, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Rozumiem, panie ministrze, że potem wrócimy…

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Tak, oczywiście wrócimy do odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Proszę bardzo.

Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego Marcin Ślęzak:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, ITS w ramach działalności statutowej prowadzi różnego rodzaju badania i również w ramach współpracy z Sekretariatem KRBRD przeprowadził pierwsze pilotażowe badania, jakie skutki miała zeszłoroczna zmiana, jeżeli chodzi o kwestię przekroczeń prędkości w miejscach, gdzie dotychczas funkcjonowały fotoradary stacjonarne. Już na podstawie badań, które przeprowadziliśmy można powiedzieć, że była to zła decyzja. Podam tylko jeden przykład, zanim oddam jeszcze głos, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, pani Ani Zielińskiej, która jest kierownikiem tego projektu realizowanego w ITS. W miejscu, gdzie jeden z fotoradarów spowodował nałożenie mandatów 46 kierowcom, według naszych badań, kiedy go już nie ma, jest 48 265 przekroczeń dziennie. To pokazuje skalę zjawiska. Jeżeli pan przewodniczący by pozwolił, to oddałbym jeszcze głos…

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Bardzo bym jednak prosił, żeby już nie przekazywać głosu, panie dyrektorze. Proszę o uzupełnienie wypowiedzi, chciałbym na zakończenie oddać głos panu ministrowi i kończymy posiedzenie Komisji. Proszę bardzo.

Dyrektor ITS Marcin Ślęzak:

Dobrze. Może dodam, że szczegółowa informacja na ten temat jest przygotowana i będzie w najbliższych dniach opublikowana, ale z naszych badań wynika, że 76% kierowców przekracza prędkość w miejscach, gdzie do tej pory były fotoradary, więc problem rzeczywiście jest znaczny i wydaje się, że trzeba się zająć tym tematem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, proszę o kontynuowanie.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Bardzo dziękuję za te szczegółowe informacje. Dalej pan poseł Mrówczyński – wpis komputerowy badanych pojazdów, gdzie stwierdza się niezgodność z obowiązującymi normami stanu technicznego pojazdu. Właściciel czy dysponent pojazdu udaje się do innej stacji i tam okazuje się, że wszystko jest w najlepszym porządku. Warto rozważyć ten postulat, odnotujemy go, panie pośle. Dzisiaj nie jestem w stanie odnieść się i stwierdzić autorytatywnie, że tak, zostanie wdrożony. Trzeba też ważyć jaką technologią informatyczną dysponują dzisiaj stacje kontroli pojazdów i czy w systemie mieści się tego typu opcja, ale notujemy.

Stan dróg municypalnych, samorządowych. Tak, jest to olbrzymi problem i szukamy sposobów współpracy z samorządami, aby zmieniać stan rzeczy. Tak naprawdę w wielu częściach kraju życie się toczy na drogach samorządowych. Drogi krajowe są arteriami, gdzie przebiega tranzyt, natomiast życie codzienne społeczności na dużych obszarach opiera się o drogi samorządowe, więc jest to niezmiernie ważne.

Pan poseł Grzegorz Woźniak – panie pośle, nie było, nie ma i nie zapowiada się w przestrzeni publicznej, a tym bardziej w resorcie infrastruktury na prace nad projektem dotyczącym zmian w określonych normach alkoholowych. Chcę jednoznacznie wyjaśnić sprawę, zgodnie z prośbą pana posła i pana przewodniczącego, definitywnie zamknąć temat i spekulacje. Jeżeli mówią o tym posłowie czy byli posłowie, to na pewno nie doradcy Ministra Infrastruktury i Budownictwa, a ministra właściwego ds. transportu. Sprawa jest jednoznaczna, potwierdzam to po raz kolejny publicznie, a wcześniej przecież wypowiadało się na ten temat biuro prasowe ministerstwa.

Panie redaktorze – zwracam się do pana red. Zientarskiego – to bardzo ciekawy głos. Już wielokrotnie myślałem o tym, że dobrze by było, kiedy przychodzi weekend, aby o określonej porze, może rano w radiu czy na portalach internetowych, które przegląda się w pracy czy przed wyjściem do pracy, pojawiały się takie oto komunikaty, czyli właśnie to, do czego nawiązał pan przewodniczący Schreiber: „Uwaga, w piątek wieczorem ginie najwięcej pieszych w określonych miejscach", „Uwaga, z soboty na niedzielę ginie najwięcej rowerzystów. Ci, którzy planują wyjazd na rekreacyjną wycieczkę rowerową uważajcie, żebyście wszyscy wrócili do domu zdrowi i żywi". Żeby pojawiał się taki apel. Wiem, że jest to niezmiernie trudne, bo na pozytywnych informacjach w wielu stacjach czy na portalach trudno budować przekaz informacyjny. Najlepiej sprzedają się informacje o liczbie zabitych, a każdy z nas ma doświadczenie, że te informacje, które ociekają, przepraszam bardzo, ale krwią i ogromem nieszczęścia są najczęściej publikowane w mediach. Jednak chciałoby się cokolwiek zmienić świadomość przede wszystkim mediów i jeszcze raz bardzo dziękuję wszystkim dziennikarzom, wszystkim tym, którzy zajmują się problematyką bezpieczeństwa w ruchu drogowym za współpracę w przeciągu ostatnich miesięcy. Bardzo dziękuję za reakcję i odpowiedź na zaproszenie.

To będzie odnosiło się do kolejnego pytania pana przewodniczącego Schreibera, ale w nawiązaniu do wypowiedzi pana red. Zientarskiego. Zwróciłem się z prośbą, szczególnie do dziennikarzy. Spróbujmy przeprowadzić akcję społeczną z wykorzystaniem mediów. Spróbujmy wyeliminować z przestrzeni prawnej absurdy drogowe w przepisach. Prowadzone są takie akcje, w mediach lokalnych i ogólnopolskich. Z tego miejsca dziękuję tym, którzy odpowiedzieli na nasz apel i zapraszam do współpracy. Chcielibyśmy, aby interakcja była stała. Nie chciałbym być tym ministrem, szefem tego resortu, który przywoływany jest w mediach do tablicy. Chciałbym żebyśmy prowadzili debatę i dyskusję tak, jak do tej pory, w czasie różnorodnych spotkań, szczególnie w MIB i przy udziale pracowników KRBRD.

Szanowni państwo, jak powiedział pan redaktor, raport powinien wstrząsnąć, poruszyć, odnieść swój skutek. Nie powinien być suchym raportem. Bardzo się cieszę i być może nie jest to zjawisko codzienne, ale będę dziękował przede wszystkim pracownikom KRBRD. Kiedy powierzałem funkcję dyrektora panu Romikowi umówiliśmy się, że będzie to inne działanie, aniżeli do tej pory. KRBRD nie będzie ośrodkiem przekazującym tylko i wyłącznie dobre informacje i kolejnym filarem dobrego PR rządzących. KRBRD z założenia, i tak legło to w mojej i moich współpracowników koncepcji, to instytucja, która wypracowuje dobre rozwiązania. Jeżeli trzeba mówić o kwestiach niepopularnych, to także nas na to stać i mamy odwagę o tym mówić i tak umówiłem się z panem dyrektorem, że mówimy o sprawach niepopularnych. Zawsze wychodziłem z założenia, że warto wysłuchać nawet negatywnych ocen i docenić tych, którzy z nimi przychodzą.

Co udało się zmienić w raporcie? Raporty w ostatnich latach były przygotowywane przez instytucje zewnętrzne. Proszę nie odczytywać tego jako kolejną wycieczkę do poprzedniej władzy, ale to za czasów poprzednich ekip rządowych zlecano na zewnątrz opracowanie raportu. Kosztowało to kilkadziesiąt tysięcy złotych, otrzymywaliśmy materiał, który był poddany dyskusji sejmowej i często było tak, przepraszam za kolokwializm, że pojawiały się emocje, jak to niektórzy koledzy parlamentarzyści później opisywali „było bardzo gorąco” albo „w dyskusji było widać ogień”. Jeżeli instytucja zewnętrzna napisała raport, a miał być tylko spełnieniem ustawowych obowiązków ministra, to często bywało tak, jak bywało. Dzisiaj raport, który rozważamy, jest autorstwa dwóch pracowników KRBRD. Zgadzam się z panem, panie redaktorze, że osiem etatów, które jest dzisiaj w KRBRD, to jest absolutnie za mało, aby z jednej strony analizować, a z drugiej kreować właściwą politykę w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgadzam się z tym i mam nadzieję, że z tym też się uporamy.

A raport przygotowany przez pracowników ministerstwa odnosi się do realiów. Nie wiem, czy zwrócili państwo uwagę, ale odeszliśmy od kwestii raportowania i informowania, jaki kontyngent działań nałożono na Policję – ulu kierowców ma być ukaranych za przekroczenie prędkości, ilu pieszych ma być ukaranych za wykroczenia. Przecież to szło w setki tysięcy i pamiętamy to, co budziło największe emocje, że przez bezpieczeństwo rozumiano nałożenie kontyngentów na Policję. A teraz, panie przewodniczący, wyszliśmy z zupełnie innego założenia. Dzisiaj raportujemy i mówimy o tym, ilu policjantów zajmowało się problemem. Określamy, ilu policjantów zajmowało się problemem przekroczenia dopuszczalnej prędkości w ruchu drogowym, ilu policjantów zajmowało się problemem łamania przepisów przez pieszych. Myślę, że pan dyrektor Romik jeszcze uzupełni. Panie dyrektorze, będzie okazja, żeby pan uzupełnił chociażby tę sekwencję. Jednak to też świadczy o zmianie filozofii podejścia do ustawowego raportu wnoszonego przez premiera rządu na forum Wysokiej Izby. Z tego raportu tak naprawdę powinno wiele wynikać. Tak jak powiedział pan Zientarski, jak mówią to wszyscy ci, którzy zajmują się bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Powinniśmy rozmawiać o problemach, a nie – przepraszam za kolokwializm – odfajkować kolejny obowiązek i wyjść z tej czy z każdej innej sali z przeświadczeniem, ze zrobiliśmy to, co do nas należało.

Przygotowujemy, panie przewodniczący, zestaw absurdów prawnych. Trwa kampania w mediach. Może jej nie widać, bo nie jest finansowana. Jest odruchem ludzi dobrej woli i środowisk, którym leży na sercu kwestia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, portali internetowych traktujących o bezpieczeństwie w ruchu drogowym. Zbierzemy całość i mam nadzieję, że ostatecznie zaproponujemy pod rozwagę i debatę Wysokiej Izby propozycje odpowiednich zmian w przepisach określających zasady ruchu drogowego. To była z jednej strony kwestia szczegółowej odpowiedzi na pytania, ale proszę to też traktować jako swoistą refleksję i wnioski z naszej debaty po stronie ministerstwa odpowiedzialnego za sprawy transportu i bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, poproszę jeszcze pana dyrektora Romika o kilka słów wyjaśnienia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Ostatnie kilka słów pana dyrektora, proszę bardzo.

Sekretarz KR BRD Konrad Romik:

Chciałem tylko uzupełnić i skonkretyzować to, co mówił pan minister. W zakresie filaru „Bezpieczna prędkość" (jest na sali pan dyrektor Kozłowski z KGP, ale może tylko potwierdzę), numer zadania P.2 w raporcie: „Intensyfikacja nadzoru Policji w zakresie przekraczania prędkości" – dwa działania KGP, liczba policjantów zaangażowanych w działania dedykowane „Prędkość" oraz liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę), działania zrealizowane. Tylko tyle chciałem uzupełnić.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. W ten sposób wyczerpaliśmy dyskusję. Zamykam dyskusję. Czy jest sprzeciw co do przyjęcia dokumentu rządowego zawartego w druku nr 493? Nie ma. Wobec powyższego stwierdzam, że Komisja Infrastruktury pozytywnie opiniuje przedstawiony dokument i przedstawi Sejmowi sprawozdanie.

Do sprawozdania oczywiście potrzebujemy sprawozdawcę. Chciałbym zaproponować na sprawozdawcę pana posła Grzegorza Woźniaka. Zgadza się. Czy są inne propozycje? Nie ma. Czy jest sprzeciw co do przyjęcia kandydatury pana posła Grzegorza Woźniaka? Nie słyszę. Stwierdzam, że wybraliśmy pana posła Grzegorza Woźniaka na sprawozdawcę Komisji.

Dziękuję serdecznie panu ministrowi i wszystkim gościom, paniom i panom posłom. Zamykam posiedzenie Komisji. Informuje, że protokół będzie oczywiście wyłożony w sekretariacie Komisji. Pan minister?

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Już po protokole. Panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo dziękuję za ciekawą dyskusję i za ocenę Wysokiej Komisji dokumentu, który był przedmiotem naszej dzisiejszej debaty. Mam nadzieję, którą głośno tutaj wyrażam, że będziemy mieli jeszcze okazje po wielokroć rozmawiać na temat kwestii związanych z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Dziękuję bardzo.